DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W OLSZTYNIE

Olsztyn, 9 kwietnia 1953 r. Nr 3 Poz. 8—11

TREŚĆ

8

WIOSENNA AKCJA SANITARNO - PORZĄDKOWA

ZARZĄDZENIE Nr ASP I/6/53

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Olsztynie z dnia 5 marca 1953 roku

Na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 lutego 1935 roku o zapobieganiu chorobom zakaźnym i ich zwalczaniu (Dz.U.R.P. Nr 27, poz. 198), rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 12. VII. 1951 roku w sprawie utrzymania porządku i czystości w nieruchomościach (Dz.U.R.P. Nr 40, poz. 306), rozporządzenia Prezydenta RP z dnia 16 marca 1928 roku o usuwaniu nieczystości i wód opadowych (Dz.U.R.P. Nr 32, poz. 311) oraz uchwały Prezydium Rządu z dnia 10. III. 1951 r. (Monitor Polski Nr A-22/51, poz. 263) w sprawie akcji sanitarno-porządkowej, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej zarządza przeprowadzenie w czasie od dnia 1 kwietnia 1953 do dnia 31 maja 1953 „Wiosenną Akcję Sanitarno-Porządkową" celem oczyszczenia miast i osiedli wiejskcih, położonych na terenie województwa olsztyńskiego ze śmieci i odpadków organicznych.

Do akcji tej Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej wzywa właścicieli nieruchomości, zamieszkałych w granicach województwa olsztyńskiego, oraz wszelkie instytucje państwowe, publiczno-prawne, zrzeszenia polityczno-społeczne, przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe, związki sportowe i koła młodzieżowe.

Do obowiązku wszystkich właścicieli i mieszkańców nieruchomości oraz instytucji, zrzeszeń, przedsiębiorstw, kół i związków w okresie wyżej wymienionej akcji czystości należeć będzie usunięcie z parcel, podwórzy, składów, sklepów, piwnic i strychów nagromadzonych tam śmieci, odpadków organicznych oraz odpadków użytkowych (szmaty, tłuczka szkła, odpadki gumowe, korki, makulatura itp.), które w myśl otrzymanych od właścicieli, względnie administratorów, nieruchomości, zgromadzić należy w miejscu wyznaczonym, w żadnym wypadku nie wolno śmieci wyrzucać w obrębie domów zniszczonych (ruin), lub do rzek, kanałów i stawów.

W ramach „Wiosennej Akcji Sanitarno-Porządkowej" mieszkańcy województwa olsztyńskiego są obowiązani na swoich posesjach do zebrania śmieci, odpadków pochodzenia organicznego oraz odpadków użytkowych na przeznaczonym do tego celu miejsca.

W wypadku, gdy Prezydia Miejskich (Gminnych) Rad Narodowych z powodu niemożności wywiezienia zebranych śmieci zarządzą ich zakopanie — właściciele nieruchomości są obciążeni obowiązkiem zakopania tych śmieci. Zebrane odpadki użytkowe należy przekazać Centrali Złomu i Odpadków.

W domach zajętych przez osoby prawne zarówno prawa publicznego jak i prywatnego oczyszczanie winno być dokonane według powyższych zasad we własnym zakresie pod osobistą odpowiedzialnością administratorów, względnie kierowników danej instytucji. Wykonanie niniejszego zarządzenia kontrolowane będzie przez specjalne komisje wojewódzkie i powiatowe.

Winni naruszenia względnie niewykonania niniejszego zarządzenia podlegają na podstawie art. 22 ustawy z dnia 21 lutego 1935 roku o zapobieganiu chorobom zakaźnym i o ich zwalczaniu (Dz.U.R.P. Nr 27, poz. 198) karze pracy poprawczej do 3-ch miesięcy, względnie karze grzywny do 3000 złotych.

Sprawy z tego zakresu rozstrzygane będą w postępowaniu karno-administracyjnym.

Za Prezydium Rady Narodowej:

Z. Brzezicki
Sekretarz Prezydium

S. Kruzel
Z-ca Przewodniczącego Prezydium

9

SZCZEGÓŁOWE POSTANOWIENIA O ŻEGLUDZE I SPŁAWIE NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH, PODLEGŁYCH ZARZĄDOWI OKRĘGOWEMU DRÓG WODNYCH W POZNANIU

ZARZĄDZENIE

Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych w Poznaniu

Nr Tż — 071/53.

Na podstawie §§ 78 pkt. 11,81 pkt. 2,83,87 pkt. 18,96 pkt. 10 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr A—87, poz. 1368), Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych w Poznaniu, jako władza żeglugowa II instancji, zarządza, co następuje:

§ 1

Zasięg terytorialny

Przepisom niniejszego zarządzenia podlegają następujące drogi wodne:

1) rz. Wisła od km. 718 w Silnie do ujścia,
2) Droga wodna Wisła — Odra,
3) rz. Warta od Konina (km. 403) do Santoku (km. 68),
4) rz. Noteć Górna skanalizowana,
5) Kanał Folusza,
6) „ Bronisławski,
7) Stary Kanał Bydgoski,
8) Kanał Warta — Gopło,
9) rz. Wisła Gdańska od Przegalina do mostu kolejowego w Przyłapie,
10) rz. Wisła Elbląska,
11) rz. Wisła Królewiecka,
12) rz. Nogat,
13) rz. Święta Tuga,
14) Kanał Ebląski,
15) Elblążka od jez. Drużno do m. Elbląga,
16) rz. Fiszówka,
17) rz. Dzierzgoń,
18) Kanał Warmiński z odnogami,
19) rz. Pasłęka,
20) rz. Renawa,
21) rz. Drawa,
22) rz. Drwęca od Lubicza do ujścia,
23) rz. Wda od młyna w Przechowie do ujścia do Wisły,
24) rz. Tyna od Tynna do ujścia.

§ 2

Dopuszczalne wymiary statków i tratew

1) Do ruchu będą dopuszczone statki i tratwy o następujących wymiarach:

L. p.	Droga Wodna	Statki długość m.	Statki szerokość m.	Tratwy długość m.	Tratwy szerokość m.
1	rz. Wisła	bez ograniczenia	bez ograniczenia	bez ograniczenia	30 (holowane) 20 (spławiane)
2	Wisła Gdańska				
	a) powyżej Pleniewa	"	12	300	25
	b) poniżej Pleniewa	"	12	200	15 (przy przejściu przez wrota przeciwpowodziowe w Pleniewie (12)
3	rz. Wisła Elbląska	"	12	100	16 (w śluzie 12)
4	rz. Wisła Królewiecka	"	6	100	16 (w mostach 6)
5	rz. Nogat				
	a) powyżej km 4 (200 m poniżej mostu w Uśnicach)	"	8	100	16 (w śluzach 8)
	b) poniżej km 4	,,	8	200	16 (w śluzach 8)
6	rz. Święta	27	3,50	90	4
7	rz. Tuga	45	7	100	7
8	Kan. Elbląski	45	8	75	8
9	rz. Elbłążka	45	7,50	100	10
10	rz. Fiszówka	27	3,50	120	2,50
11	rz. Dzierzgoń	30	4	100	2,50
12	szlak żeglowy na jez. Druźno	30	4	100	5
13	Kan. Warmiński	26,80	górą 3,35 dołem 2,60	100	a) na jeziorach 5 b) na pozostałym odcinku 2,5
14	Pasłęka	40	4,50	120	2,50
15	Renawa	18	2,50	50	3
16	rz. Warta				
	a) Kostrzyń-uj. Noteci	67	8,20	100	8,20
	b) uj. Noteci-doln. gran. m Poznania	55	8	90	6,80
	c) w obrębie m. Poznania	55	8	60	5
	d) powyżej m. Poznania do Konina	55[1])	8[1])	90	6,80
17	Droga wodna Wisła-Odra				
	a) Santok uj. Drawy	67	8,20	100[2])	5,30[2])
	b) uj. Drawy Brdyujście	55	8,20	100	4,30
18	rz. Noteć Górna	42	4,88	80	4,30
19	Kan. Folusza	42	4,88	80	4,30
20	Kan. Bronisławski	42	4,88	80	4,30
21	Stary Kanał Bydgoski	42	5,10	80	4,30
22	Kanał Warta-Gopło	55	8	100	8,20
23	rz. Drawa od ujścia rz. Noteć do ujścia rz. Płocicznej	30	4	50	4,30

§ 3

Zestawienie pociągów holowniczych

Pociągi holownicze nie mogą przekraczać następujących długości, szerokości oraz ilości przyczepek:

L. p.	Droga Wodna	Długość łącznie z holownikiem m.	Szerokość m.	Skład pociągu
1	rz. Wisła			
	1) dla pociągów holowniczych **idących w dół rzeki**			
	a) przy średnim stanie wody na wodowskazie w Toruniu od 3 m i wyżej	300	25	holownik + barki najwyżej w 4 członach
	b) przy stanie wody poniżej 3 m na wodowskazie w Toruniu	250	16	— " — " —
	2) dla pociągów holowniczych **idących w górę rzeki**			
	a) przy średnim stanie wody na wodowskazie w Toruniu od 3 m i wyżej	600	16	holownik + barki **załadowane** w pasie pojedyńczym lub próżne najwyżej w 2 członach
	b) przy stanie wody poniżej 3 m na wodowskazie w Toruniu	450	12	holownik + barki **załadowane** w pasie pojedyńczym lub próżne najwyżej w 2 członach

Uwagi: 1) Na odcinku od Lubonia (km 352) do Konina mogą kursować barki o wymiarach 55x8 tylko przy odpowiednim wodostanie.
2) Wyjątkowo przy stanie wody wyższym od normalnego mogą być za zezwoleniem władzy żeglugowej holowane 2 pasy tratew po 4,30 m o łącznej szerokości 8,60 m.

Ł. p.	Droga Wodna	Długość łącznie z holownikiem m.	Szerokość m.	Skład pociągu
2	Wisła Gdańska	400	12	
3	Wisła Elbląska			
	a) statki załadowane	500	12	
	b) statki próżne	300	12	
4	Wisła Królewiecka	220	12	
5	rz. Święta	90	5	
6	rz. Tuga	210	7	
7	rz. Nogat	210	16	
8	rz. Elblążka	210	10	
9	Kanał Elbląski	150	9	
10	Kanał Warmiński	150	9	
11	rz. Dzierzgoń	150	9	
12	szlak żeglowny jez. Drużno	150	9	
13	rz. Fiszówka	150	9	
14	rz. Pasłęka	150	9	
15	rz. Warta	150	9	
	1) dla pociągów holowniczych **idących w dół rzeki**			
	a) przy wodostanie 4 m. na wodowskazie w Poznaniu	330	10	holownik + 3 barki załadowane wzgl. 6 próżnych w pasie pojedyńczym
	b) przy wodostanie normalnym w Poznaniu	270	10	holownik + 2 barki załadowane wzgl. 4 próżne w pasie pojedyńczym
	2) dla pociągów holowniczych **idących w górę rzeki**			
	a) przy wodostanie 4 m na wodowskazie w Poznaniu	500	10	holownik + barki załadowane w pasie pojedyńczym lub próżne najwyżej w 2 członach
	b) przy wodostanie normalnym w Poznaniu	400	10	— „ — „ —
16	Droga wodna Wisła-Odra			
	1) dla pociągów holowniczych **idących w dół rzeki**			
	a) na odcinku od Brdyujścia do ujścia rz. Drawy (przy normalnym piętrzeniu wody)	300	8,20	holow. + 3 barki załadowane wzg. 4 próżne w pasie pojedyńczym
	b) na odcinku poniżej ujścia Drawy do Kostrzynia (przy wodowskazie 1,60 i wyżej na wodowskazie w Drezdenku	300	8,20	— „ — „ —
	2) dla pociągów holowniczych **idących w górę rzeki**			
	a) na odcinku od Kostrzynia do ujścia Drawy	500	8,20	holow. + 8 barek w pasie pojedyńczym
	b) na odcinku powyżej ujścia Drawy do Brdyujścia	500	8,20	holow. + 5 barek załadow. lub 6 próżnych w pasie pojedyńczym
17	Kanał Górnonotecki w górę i w dół rzeki	400	4,88	holow. + 4 barki załad. wzgl. 6 próżnych
18	Noteć Górna w górę i w dół rzeki	400	4,88	— „ — „ —
19	Stary Kanał Bydgoski w górę i w dół rzeki	400	510	holow. + 2 barki w pasie pojedyńczym

§ 4

1. Zastosowanie dopuszczalnych wymiarów statków i tratew podanych w § 2 i 3 niniejszego zarządzenia nie zwalnia jednak kierownika statku lub transportu od odpowiedzialności za naruszenie przepisów, zapobiegających bezpieczeństwu i wypadkom.

2. W szczególności należy zmniejszyć długość, szerokość lub zanurzenie statku, tratwy lub pociągu holowniczego, jeżeli to jest potrzebne ze względu na wiatr, prąd, głębokość i szerokość szlaku żeglownego.

§ 5

Odstępy pomiędzy statkami w pociągu holowniczym.

1. W pociągu holowniczym odstęp pierwszej przyczepki od holownika powinien wynosić w zależności od stanu wody od 60 do 100 m, odstępy zaś pomiędzy przyczepkami:

a) przy jeździe w górę rzeki najmniej 10 m.

b) przy jeździe w dół rzeki najmniej 60 m.

§ 6

Wyprzedzanie się statków

Wyprzedzanie się pociągów holowniczych i statków jest wzbronione:
1) na rz. Warcie w obrębie m. Poznania,
2) na drodze wodnej Wisła — Odra w obrębie m. Bydgoszczy od km 10,80 do km 12,40 Brdy skanalizowanej,
3) pod mostami na wszystkich drogach wodnych.

§ 7

Szybkość jazdy

Największa szybkość jazdy statków i łodzi nie może przekraczać:

1) na Wiśle Gdańskiej	15 km/godz.,
2) na Wiśle Elbląskiej	13 „
3) na Wiśle Królewieckiej	13 „
4) na Kanale Elbląskim	8 „
5) na Kanale Warmińskim	8 „
6) na rz. Fiszówce	8 „
7) na rz. Świętej	7 „
8) na rz. Tudze	10 „
9) na jez. Drużno	10 „

10) na rz. Pasłęce 10 km/godz.,
11) na rz. Dzierzgoń 7 „
12) na otwartych jeziorach Kanału Warmińskiego 20 „
13) na Noteci Górnej skanalizowanej i na kanałach
 a) przy zamkniętych jazach 8 „
 b) przy złożonych jazach 12 „
14) na rz. Brdzie skanalizowanej
 a) od km 0,0 do km 8,00 10 „
 b) od km 8,00 do km 10,80 5 „
 c) od km 10,80 do km 14,80 4 „
15) na rz. Warcie od Poznania do Santoku 8 „
16) na rz. Warcie od Santoku do Odry 12 „
17) na rz. Noteć Dolna (poniżej Drawy) 12 „
18) na pozostałej Noteci Dolnej 8 „

§ 8

Przejście pod mostami

Przed przejazdem pod mostami statki powinny się zachować:

1) w mostach Chwaliszewskich na rz. Warcie w Poznaniu pociągi holownicze, idące w górę rzeki muszą być rozwiązane i statki pod mostami przeprowadzone pojedyńczo.

§ 9

Ograniczenia w żegludze

1) Wzbronione jest wyprzedzanie barek i tratew na Kanale Bydgoskim na przestrzeni od km 10,80 do km 14,80.
2) Wzbroniony jest postój statków i tratew na Brdzie skanalizowanej na przestrzeni od km 11,40 do km 12,70 za wyjątkiem obiektów, przeznaczonych do śluzowania względnie do załadowania lub wyładowania.

§ 10

Zatrzymywanie się statków, łodzi i tratew

1) Na wodach o małej szerokości koryta nie wolno przycumowywać statków i tratew obok stojących już przy brzegu statków, lub tratew.
2) Tratwy spływające Wisłą na Nogat winny zatrzymywać się powyżej wjazdu do śluzy w Narożniku Montawskim. Zasadniczo tratwy winny zatrzymywać się przy lewym brzegu najmniej 500 m powyżej kanału przed śluzą. Gdyby z powodu układu piasków zatrzymanie się przy lewym brzegu było niewykonalne tratwy należy zatrzymać przy brzegu Wisły conajmniej 20 m powyżej kanału w Narożniku Montawskim. Na kanałach wjazdowych śluzowych w Przegalinie i Gdańskiej Głowie postój tratew jest wzbroniony.
3) Na Wiśle Gdańskiej na odcinku od Pleniewa do Sianek postój tratew jest dozwolony przy prawym brzegu tylko celem ich przywiązania i to jedynie na szerokości 20 m. Na pozostałych odcinkach postój tratew jest dozwolony w miejscach oznaczonych.
4) Pomiędzy tratwami muszą być po 100 m pozostawione wolne odstępy najmniej 10 m. Tratwy winny być należycie umocowane i zabezpieczone od zerwania. Zabijanie pali do umocnienia tratew przy brzegu albo na brzegu jest wzbronione.

§ 11

Pilnowanie drewna

1) Poszczególne zajęte place wodne winny być oznaczone tablicami z napisem wskazującym właściciela drewna oraz jego adres.
2) Drewno magazynowane na wodzie winno być pod stałą opieką. Stróże winni przebywać na powierzonych im tratwach, albo w ich pobliżu. Muszą być oni zaopatrzeni w potrzebny sprzęt liny, łódki itp. Jeden stróż może dozorować tratwy na długości conajmniej jednego km.

§ 12

Żegluga nocna

1) Żegluga nocna w zasadzie jest dozwolona, jednak z uwagi na bezpieczeństwo ruchu z następującymi zastrzeżeniami ścisłego przestrzegania i zachowania § 87 zarządzenia Ministra Żuglugi z dnia 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr 87/52, poz. 1368),
2) Powierzenia kierownictwa statku osobom dokładnie obeznanym z odcinkiem danej drogi wodnej.
3) Obsadzenia pełnego składu fachowej załogi statku.
4) Zaopatrzenia statku w reflektory o odpowiednim zasięgu światła z takim rozliczeniem, aby widoczność sięgała
 a) na drodze wodnej Wisła — Odra do 400 m.
 b) na rzece Wiśle do 600 m.
5) Jeżeli w porze nocnej zaistnieją specjalne uciążliwe warunki nawigacyjne, utrudniające widoczność na szlaku jak: ulewa, burza, wicher, śnieżyca, mgła itp. statki idące w dół rzeki powinny się zatrzymać a statki idące w górę rzeki powinny zmniejszyć szybkość jazdy lub również zatrzymać się.
6) Ruch uprawiania żeglugi w porze nocnej jest wzbroniony:
 a) dla tratew,
 b) dla samospławu barek.
7) Pociągi holownicze podczas ruchu w nocy nie mogą przekraczać następujących długości, szerokości oraz ilości przyczepek:

L. p.	Droga Wodna	Długość łącznie z holownikiem m.	Szerokość m.	Skład pociągów
1	Wisła — Odra 1) dla pociągów holowniczych **idących w dół rzeki** a) na odcinku od Brdyujścia do Kostrzynia	250	8,20	holownik + 2 barki w pasie pojedyńczym
	2) dla pociągów holowniczych **idących w górę rzeki** b) na odcinku od Kostrzynia do Brdyujścia	350	8,20	holownik + 4 barki w pasie pojedyńczym
2	Wisła 1) dla pociągów holowniczych **idących w dół rzeki** na odcinku od Silna do ujścia			
	a) przy średnim stanie wody na wodowskazie w Toruniu od 3 m. i wyżej	200	16	holownik+barki najwyżej w 2 członach
	b) przy stanie wody poniżej 3 m. na wodowskazie w Toruniu	150	12	holownik + barki najwyż. w 2 członach
	2) dla pociągów holowniczych **idących w górę rzeki** a) przy średnim stanie wody na wodowskazie w Toruniu od 3 m. i wyżej	600	16	holow. + barki ładowne w pasie pojedyńczym lub próżne najwyżej w 2 członach
	b) przystanie wody poniżej 3 m. na wodowskazie w Toruniu	450	12	holownik+barki ładowane w pasie pojedyńczym lub próżne najwyż. w 2 członach
3	Wisła Gdańska dla pociągów holowniczych idących w dół rzeki i w górę rzeki na odcinku od Przegaliny do mostu kolejowego w Przyłapie.	250	12	holownik+3 barki w pasie pojedyńczym

8) Mijanie i wyprzedzanie się statków i pociągów holowniczych na uciążliwych przejściach (na przemiałach) w porze nocnej jest wzbronione.
9) Postój barek przy brzegu na Brdzie w km 12,4 dozwolony jest nocą tylko na jedną szerokość barki.

§ 13

Postanowienia karne

Przekroczenie przepisów zarządzenia niniejszego będzie karane w myśl art. 15 — 16 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U.R.P. Nr 26 r. 1950, poz. 182).

§ 14

Postanowienia końcowe

Przepisy niniejsze wchodzą w życie z dniem głoszenia.

Dyrektor
w/z St. Orzepowski
Nacz. Wydz. Nurtu

10

SZCZEGÓŁOWE POSTANOWIENIA O ŻEGLUDZE I SPŁAWIE NA DROGACH WODNYCH SYSTEMU JEZIOR MAZURSKICH, PODLEGŁYCH ZARZĄDOWI OKRĘGOWEMU DRÓG WODNYCH W WARSZAWIE.

Zarządzenie Nr TŻ — 0312/16/53
Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych w Warszawie
z dnia 22 marca 1953 r.

Na podstawie §§ 78, 81, 83, 87 i 96 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10. IX. 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr A-87, poz. 1368), Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych w Warszawie zarządza, co następuje:

§ 1.

Zasięg terytorialny

Przepisy niniejsze dotyczą dróg wodnych systemu jezior mazurskich.

§ 2.

Wymiary

Statki i tratwy nie mogą przekraczać niżej podanych wymiarów:

L. p.	Droga Wodna	Statki		Tratwy	
		długość	szerokość	długość	szerokość
1	Jeziora mazurskie	40 m.	7 m.	400 m.	32 m.
2	Kanały	40 m.	5 m.	200 m.	8 m.

§ 3.

Pociągi holownicze

Długość pociągów holowniczych nie powinna przekraczać na jeziorach 450 mb. na kanałach 200 mb.

Zastosowanie podanych powyżej wymiarów dopuszczalnych nie zwalnia jednak kierownika transportu od odpowiedzialności za naruszenie przepisów zapobiegających wypadkom. W szczególności należy zmniejszyć długość, szerokość lub zanurzenie pociągu holowniaczego, jeżeli jest to potrzebne z uwagi na wiatr, prąd, głębokość i szerokość szlaku. Na kanałach dróg wodnych sprzężenie dwóch statków obok siebie o ładowności większej jak 15 ton jest wzbronione. Statki silnikowe podczas holowania nie mogą mieć obok siebie innych przyczep za wyjątkiem małych łodzi.

§ 4.

Szybkość jazdy

Szybkość jazdy statków na jeziorach przy odpowiednich warunkach jest nie ograniczona. Na kanałach zaś nie może przekraczać 6 km/godz. Ograniczenia te nie odnoszą się do statków ratowniczych, pożarniczych oraz statków inspekcji żeglugi, jednakowoż statki te winne w czasie jazdy dawać sygnały dźwiękowe (Nr 24). Rejon Dróg Wodnych może dla poszczególnych odcinków ustanowić w drodze obwieszczenia inne szybkości.

§ 5.

Jazda pod żaglami.

Na kanałach dróg wodnych przy jeździe pod żaglami podczas wymijania, wyprzedzania itp. okolicznościach, należy żagle i ich drzewce ustawić tak, aby uniknąć zaczepienia. W odległości najmniej 20 m przed śluzami i mostami należy zwinąć żagle i złożyć maszty.

§ 6.

Ograniczenia w ruchu tratew.

Spław tratew dozwolony jest w stanie wiązanym według podanych w pkt. 2 wymiarów. Spław drzewa luzem jest wzbroniony. Holowanie tratew winno się odbywać przy pomocy statku holowniczego. Inne sposoby spławiania, jak przeciąganie tratew za pomocą zarzuconej kotwicy oraz przy użyciu koni może się odbywać tylko poza szlakiem żeglownym.

§ 7.

Przejazd przez ruchome otwory mostów

Statki, dla których potrzebne jest otwarcie mostu o otwieranym przęśle, mogą się zbliżyć do niego w oczekiwaniu na jego otwarcie na odległość nie mniejszą niż 50 m.

§ 8.

Postój statków, łodzi i tratew

Na kanałach nie wolno przycumowywać statków do boku stojących już przy brzegu innych statków, chyba, że pozostająca szerokość szlaku jest wystarczająca do wymijania się i nie jest węższa niż 1/3 szerokości kanału. Postój tratew na otwartych jeziorach jest dozwolony wyłącznie w miejscach na ten cel przeznaczonych przez Rejon Dróg Wodnych. Na kanałach postój tratew jest zasadniczo wzbroniony, wyjątkowo dopuszczalny jest podczas niesprzyjających warunków atmosferycznych oraz gdy noc zastanie transport w kanale. Zajęte poszczególne place wodne winny być oznaczone tablicami wskazującymi adres i właściciela drewna. Pomiędzy tratwami muszą być co 100 m pozostawione wolne odstępy szerokości co najmniej 10 m. Tratwy winne być powiązane i zabezpieczone.

§ 9.

Pilnowanie drzewa

Drzewo zmagazynowane na wodzie winno być pod stałą opieką. Stróże winni przebywać na poszczególnych tratwach, albo w pobliżu nich. Muszą oni być zaopatrzeni w potrzebny sprzęt, jak liny, łodzie, bosaki, topory itp. Jeden stróż może dozorować tratwy na długości najwyżej 1,5 km.

§ 10.

Śluzowanie

1) Statek, zbliżający się do śluzy, winien oznajmić swe przybycie sygnałem dźwiękowym (jeden długi) na 500 m przed śluzą.
2) Kierownik śluzowanego obiektu ma obowiązek na żądanie śluzowego wyznaczyć odpowiednią ilość załogi do wykonania czynności związanych ze śluzowaniem danego obiektu.
3) Statkom nie wolno bez zezwolenia śluzowego zbliżać się na bliższą odległość niż 100 m, ani ustawiać się w sposób utrudniający ruch innych statków.

4) Śluzowy decyduje, kiedy statek może wjechać do komory śluzowej. Statek może wjechać do komory śluzowej dopiero na dany znak przez śluzowego.
5) W wypadku zamknięcia wjazdu do śluzy statek po oddaniu sygnału dźwiękowego (trzy krótkie dźwięki), winien zatrzymać się przed śluzą po prawej stronie kanału we właściwej kolejności.
6) Kierownicy statków śluzowych, jak i oczekujących na śluzowanie, winni stosować się do zarządzeń śluzowego.
7) W czasie postoju przed śluzą statek winien być przycumowany w sposób zapewniający całkowicie bezpieczeństwo ruchu na szlaku.
8) Śluzowanie tratew winno odbywać się pod nadzorem retmana i przy dostatecznej ilości flisaków.
9) W czasie śluzowania tratew, załoga tych tratew winna stosować się do zarządzeń śluzowego.
10) Tratwy oczekujące przed śluzą na prześluzowanie winny być należycie ustawione i zabezpieczone, by nie przeszkadzały w ruchu innych obiektów.
11) Postój obiektów w kanale przed i za śluzą jest wzbroniony. Do kanału może być wprowadzona tylko taka ilość drewna, która może być w tym dniu prześluzowana. Drewno, oczekujące na śluzowanie, nie może zajmować większej niż 1/3 szerokości kanału.
12) Śluzowanie statków odbywa się w zasadzie według kolejności przybycia do śluzy, za wyjątkiem:
   A) statków ratowniczych,
   B) statków wiozących komisję wyższych władz państwowych,
   C) statków pasażerskich linii żeglugowych.

   Śluzowy może zmienić wyjątkowo kolejność śluzowania, jeżeli tego wymaga ciągłość lub bezpieczeństwo ruchu na drodze wodnej.
13) Kierownik statku lub pociągu holowniczego obowiązany jest zgłosić przed lub w czasie śluzowania do śluzowego dane, dotyczące śluzowanych jednostek celem wciągnięcia ich do dziennika ruchu na śluzie.
14) Przed wjazdem statku do śluzy powinny być usunięte wszelkie przedmioty, wystające poza burtę statku jak kotwice, wiosła, bosaki, pomosty do schodzenia itp.
15) Statki o nieodpowiednich wymiarach lub zbyt wielkim zanurzeniu nie mogą być wpuszczone do śluzy.
16) Śluzowanie łodzi do 20 m^3 włącznie (za wyjątkiem łodzi rybackich) odbywa się zbiorowo (najmniej trzy łodzie lub kajaki) lub przy sposobności śluzowania większych łodzi (ponad 20 m^2).
17) Opłaty śluzowe pobiera się przed śluzowaniem.
18) Podczas śluzowania nie mogą być dokonywane na statkach, znajdujących się w komorze, żadne naprawy, które mogłyby spowodować przedłużenie pobytu w komorze.
19) Śluza jest czynną w ciągu dnia tj. od wschodu do zachodu słońca.

§ 11.

Postanowienia karne

Winni naruszenia przepisów niniejszego zarządzenia będą pociągani do odpowiedzialności karno-administracyjnej na podstawie art. 15 i 16 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U.R.P. Nr 26 z 1952 r., poz. 182).

§ 12.

Postanowienia końcowe

Przepisy niniejsze wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

Dyrektor Zarządu Okręgowego
Dróg Wodnych w Warszawie

Inż. Domański Bogusław

11

SPORZĄDZENIE PROTOKÓŁU ZDAWCZO - ODBIORCZEGO STANOWIĄCEGO BYŁĄ WŁASNOŚĆ RYSZARDA ANDERSA MŁYNA PAROWEGO W SZCZYTNIE

OGŁOSZENIE

Na podstawie § 73 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 stycznia 1947 r. w sprawie trybu postępowania przy przejmowaniu przedsiębiorstw na własność Państwa (Dz.U.R.P. Nr 16, poz. 62) oraz zarządzenia Ministra Handlu Wewnętrznego z dnia 11 lutego 1953 r. L. dz. G. VII. K. 2363 ogłasza się, że sporządzony zostanie protokół zdawczo - odbiorczy przedsiębiorstwa przejętego na własność Państwa (Monitor Polski Nr A. 72, poz. 920 z dnia 11 października 1949 r.) Młyna Parowego, poniemieckiego, stanowiącego własność Ryszarda Andersa, niewiadomego miejsca pobytu, znajdującego się w Szczytnie przy ul. Polnej Nr 1, w dniu 24 kwietnia 1953 r. o godz. 9.00 w biurze Oddziału Powiatowego Olsztyńskich Okręgowych Zakładów Zbożowych „PZZ" w Szczytnie przy ul. Polnej Nr 1.

Wzywa się właścicieli powyższego przedsiębiorstwa oraz właścicieli składników majątkowych, znajdujących się w powyższym przedsiębiorstwie do stawienia się w czasie i miejscu wyznaczonym do sporządzenia protokółu zdawczo - odbiorczego.

Niestawiennictwo nie wstrzymuje sporządzenia protokółu zdawczo-odbiorczego.

Olsztyńskie Okręgowe
Zakłady Zbożowe „PZZ"
w Olsztynie.

Ceny ogłoszeń: o zagubieniu dokumentów najmniejsze ogłoszenie — 10,50 zł (wraz z dokumentem dowodowym), ogłoszenie drobne do 100 wyrazów — 0,90 zł. za wyraz, ogłoszenie większe — strona 240 zł, ½ strony — 165 zł, ¼ strony — 90 zł, ⅛ strony — 60 zł. Tabelaryczne i cyfrowe o 50% drożej. Prenumerata roczna ze skorowidzem 18 zł, półroczna bez skorowidza 10 zł.

Należność za ogłoszenia i prenumeratę płatna z góry na konto Nr 420-134/1 w Narodowym Banku Polskim I Oddz. Miejsk. w Olsztynie.

Cena niniejszego egzemplarza — 1,50 zł.

ODBIORCA:

Redakcja i Administracja: Olsztyn, ul. **Kopernika 48 -- Prez.** W.R.N. — **Wydz.** Prawny, tel. 32-46

Olsz. Z. G. (1215) Lz. 657 19.3.—9.4.53. Pap. dost. (druk. mat.) 60 g. 59x84 Z-4-34005